VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 95)
z dnia 5 grudnia 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 95)

5 grudnia 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli ochrony cywilnego ruchu lotniczego w Polsce jako elementu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,

– projekt dezyderatu w sprawie wdrożenia Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Jan Urbaniak** główny specjalista w Departamencie Nadzoru Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, płk **Sylwester Bartoszewski** zastępca dyrektora Biura Pełnomocnika Ministra Obrony Narodowej ds. budowy i wdrażania ASOC, **Stanisław Jarosz** p.o. dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Piotr Kasprzyk** wiceprezes ds. standardów lotniczych i **Izabela Szymajda-Wojciechowska** wiceprezes ds. transportu lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Maciej Rodak** zastępca prezesa ds. żeglugi powietrznej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Maciej Lasek** przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych wraz ze współpracownikami, mjr **Czesław Knap** członek zespołu asystentów Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego ds. Sił Powietrznych, **Janusz Drohomirecki** płk szef Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, **Andrzej Prokopski** zastępca naczelnika wydziału Zarządu Granicznego Komendy Głównej Straży Granicznej, **Arkadiusz Walendowski** ekspert Wydziału ds. Zabezpieczenia Prewencyjnego Biura Prewencji Komendy Głównej Policji, **Michał Marzec** naczelny dyrektor p.p. Porty Lotnicze, **Kazimierz Szostak** kierownik Działu Bezpieczeństwa Lotniczego Polskich Linii Lotniczych LOT SA wraz ze współpracownikami, **Leszek Szafarczyk** dyrektor pionu bezpieczeństwa Portu Lotniczego Kraków-Balice, **Łukasz Kunowski** dyrektor ds. bezpieczeństwa Portu Lotniczego Gdańsk, **Monika Rożek** główny specjalista w Porcie Lotniczym Poznań-Ławica, **Paweł Makowski** i **Marcin Wojtaś** przedstawiciele Krajowej Sekcji Pracowników Transportu Lotniczego i Obsługi Lotniskowej NSZZ „Solidarność”, **Robert Zieliński** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników i **Cezary Wieliński** przewodniczący Rady Pracowniczej Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie, **Jan Paluch** kierownik Działu Zarządzania Bezpieczeństwem w SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, **Włodzimierz Skalik** prezes Aeroklubu Polskiego oraz **Grzegorz Brychczyński** prezes Stowarzyszenia Lotniczego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Krowiranda**, **Marcin Mykietyński** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry państwu, pozwólcie, że rozpoczniemy posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam członków Komisji, witam zaproszonych tak licznie gości. Resort reprezentuje pan minister Tadeusz Jarmuziewicz, którego serdecznie witam. Porządek państwo otrzymali. Dotyczy on informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli ochrony cywilnego ruchu lotniczego w Polsce jako elementu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz rozpatrzenia projektu dezyderatu w sprawie wdrożenia Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. Rzecz jasna, że w związku z tym reprezentuje na posiedzeniu Komisji Najwyższą Izbę Kontroli dyrektor Departamentu Infrastruktury NIK, pan Stanisław Jarosz, którego serdecznie witam. Także ze zrozumiałych

względów mamy silną reprezentację Urzędu Lotnictwa Cywilnego w osobach wiceszefów – pani Izabeli Szymajdy-Wojciechowskiej i pana wiceszefa Piotra Kasprzyka, serdecznie witam. Witam także pana Macieja Laska, przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych. Witam wszystkich państwa, przedstawicieli sił zbrojnych i szeroką reprezentację społeczną.

Zwracam się do państwa posłów… Witałem na samym początku, panie pośle. Szczególnie gorąco witam państwa posłów przedstawicieli opozycji, Klubu Parlamentarnego opozycji z panem Michałem Wojtkiewiczem na czele. Bardzo przepraszam pana przewodniczącego Adamczyka, mam nadzieję, że nie ma mi tego za złe.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Absolutnie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo się cieszę. Zwracam się do państwa posłów – czy są uwagi do porządku posiedzenia? Nie ma. Są? Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni goście. Bardzo proszę, aby uwzględnić w debacie na dzisiejszym posiedzeniu Komisji kwestię Białej Księgi dotyczącej OLT Express, czyli wykonania dezyderatu Komisji Infrastruktury z lipca br. Mam nadzieję, że pan minister dysponuje dzisiaj Białą Księgą, która winna być już opracowana parę miesięcy temu i będziemy mieli – korzystając z tej szczególnej okazji, jaką jest omówienie protokołu NIK – okazję omówić także kwestie związane z badaniem procedur dotyczących przedłużenia koncesji dla OLT Express. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zwracam się do pana przewodniczącego Adamczyka. Otóż, wniosek jest jasny, rzecz tylko w tym, że możemy mieć problem ze zrealizowaniem rozszerzonego porządku ze względu na czas i możliwość dysponowania tą salą. Godzina 17.00 to jest granica, w przedziale tym możemy się swobodnie poruszać. Mówię o tym dlatego, że mamy dość istotną problematykę dzisiaj do rozważenia i do przedyskutowania. W związku z tym tak na wstępie po prostu informacyjnie przedstawiam, że może być kłopot ze zrealizowaniem rozszerzonego porządku. Czy są inne uwagi? Nie ma.

Stwierdzam zatem, że przyjęliśmy porządek. Przystępujemy do jego realizacji. Zapraszam przedstawiciela NIK do przedstawienia materiału, który co prawda dostaliśmy na piśmie, mieliśmy możliwość zapoznania się z nim, ale prosiłbym o w miarę skondensowane przedstawienie tematyki. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

P.o. dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Stanisław Jarosz:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, panie i panowie posłowie, panie ministrze. W związku z atakami terrorystycznymi w 2001 r. z użyciem cywilnych statków powietrznych sygnatariusze Konwencji Chicagowskiej oraz władze Unii Europejskiej uznały za konieczne zmianę przepisów w obszarze ochrony lotnictwa cywilnego. Znalazło to wyraz również w odpowiednich zmianach regulacji UE. NIK przeprowadziła w ubiegłym roku kontrolę pt. „Ochrona cywilnego ruchu lotniczego w Polsce, jako element bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego". Kontrola ta zakończyła się w październiku ubiegłego roku. Wyniki jej zostały podpisane przez prezesa NIK 18 kwietnia tego roku.

Kontrola objęła różnego rodzaju zagadnienia, które się mieszczą w obszarze, jaki zacząłem na początku charakteryzować, a mianowicie takie obszary, jak: dostosowanie przez Ministra Infrastruktury oraz prezesa ULC przepisów regulujących ochronę lotnictwa cywilnego w Polsce do przepisów UE – to jest jedna sprawa; druga sprawa – sprawowanie przez Prezesa ULC nadzoru i kontroli przestrzegania przepisów prawnych i decyzji w sprawach ochrony lotnictwa cywilnego; trzy, cztery i pięć to mianowicie realizacja krajowych programów: Ochrony Lotnictwa Cywilnego, dalej Krajowego Programu Kontroli Jakości i ostatniego Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego; i dwa ostatnie punkty, które badaliśmy, to utrzymanie i ochrona lotniczych

urządzeń naziemnych przez podmioty zarządzające lotniskami i ostatni – wywiązywanie się Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz podmiotów zarządzających lotniskami z zadań związanych z przeszkodami lotniczymi. Kontrole prowadziliśmy we wcześniejszym Ministerstwie Infrastruktury – dzisiaj jest nazwa trochę inna – w ULC, w PAŻP oraz w 9 podmiotach zarządzających lotniskami, mianowicie w: Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Wrocławiu oraz Warszawie.

Dlatego charakteryzowałem na początku przedmiot naszej kontroli, że tutaj chciałbym go wyraźnie sprecyzować. My badaliśmy funkcjonowanie tych programów i funkcjonowanie przepisów, które regulują obszary ochrony w lotnictwie cywilnym przed ingerencją z zewnątrz. Badaliśmy również, na ile organy administracji państwowej wywiązały się z obowiązków implementacji do krajowego systemu prawnego przepisów unijnych, które jako przepisy prawa zewnętrznego obowiązują, a obok nich również na terenie naszego kraju obowiązują te wewnętrzne dokumenty, które jeszcze nie zostały znowelizowane. Nasza ocena w tamtym czasie, bo ona była przedstawiona – jak powiadam – w kwietniu, była negatywna zarówno dla Ministra Transportu, jak i dla prezesa ULC.

W naszej ocenie nie zostało doprowadzone, po pierwsze, do dostosowania przepisów ustawy z 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze i aktów wykonawczych do zgodności z przepisami UE, które były wprowadzone 29 kwietnia 2010 r. W związku z tym do dnia kontroli występował dualizm prawa krajowego i unijnego, kiedy to jednocześnie obowiązywały niezaktualizowane przepisy wykonawcze do Prawa lotniczego oraz rozporządzenia UE stosowane wprost w krajowym porządku prawnym. Stan ten w naszej ocenie rodził nieprawidłowości w interpretacji prawa przez ULC, negatywnie też oddziaływał na realizację krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. W naszej ocenie zaniedbania w zakresie dostosowania prawa krajowego do nowych norm unijnych stwarzały zagrożenie dla Polski sankcjami ze strony UE.

Do chwili obecnej, bo dzisiaj zostaliśmy poproszeni o przedstawienie wyników tej kontroli z prawie rocznym opóźnieniem, z naszej wiedzy wynika, że Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wydał rozporządzenie z 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, w ten sposób dostosowując ten program do przepisów unijnych, chyba że nie mam pełnej wiedzy. Pan minister jest, to będzie mnie w stanie sprostować. Według mojej wiedzy te dwa pozostałe rozporządzenia dotyczące Krajowego Programu Kontroli Jakości i Krajowego Programu Szkolenia nie zostały jeszcze dostosowane do tychże przepisów.

W naszych badaniach, co już na wstępie powiedziałem, zwracaliśmy uwagę na problemy związane z nadzorem prezesa ULC nad tymże obszarem funkcjonowania lotnictwa cywilnego. Zwracaliśmy uwagę, że spośród trzech krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego, realizację i nadzór nad dwoma z nich, czyli nad programem ochrony lotnictwa i programem szkolenia oceniliśmy negatywnie. Natomiast jeżeli chodzi o Krajowy Program Kontroli Jakości, który stanowi narzędzie do oceny systemu ochrony lotnictwa cywilnego, tutaj również stwierdziliśmy istotne nieprawidłowości. Zwracaliśmy uwagę na niewyegzekwowanie w pełni od zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą aktualizowania opracowanych przez te jednostki programów ochrony. Stwierdzaliśmy również, że prezes ULC z naruszeniem przepisów obowiązującego krajowego programu ochrony nie wyznaczył zarejestrowanych agentów oraz zarejestrowanego operatora pocztowego. Ta sytuacja jak sądzę dzisiaj już się zmieniła.

Zwracaliśmy również uwagę na takie kwestie, że w naszej ocenie nadzór prezesa ULC nad realizacją Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony był niedostateczny. Badaliśmy tutaj szczegółowo sposób nadzorowania szkolenia, przeprowadzenia szkoleń i taką ocenę wydaliśmy. W naszej ocenie w wyniku niedostosowania prawa krajowego do norm unijnych oraz braku nadzoru prezesa ULC nad realizacją krajowych programów, o których tutaj wcześniej mówiłem, zadania w zakresie ochrony realizowane były przez zarządzających lotniskami w sposób niedostateczny, niekiedy z rażącym naruszeniem prawa. Przede wszystkim zarządzający dopuszczali do wykonywania kontroli bezpieczeństwa osób, bagaży i ładunków oraz pojazdów wjeżdżających na teren lotnisk osoby nieposiadające stosownych uprawnień. Zostałem poproszony o to, żeby wypowia-

dać się w miarę zwięźle. W naszej ocenie większość zarządzających lotniskami – 5 spośród 9 skontrolowanych – niezgodnie z obowiązującymi przepisami prawa realizowało zadania związane z dostępem do stref zastrzeżonych. Wskazują na to przede wszystkim ujawnione w toku kontroli przypadki obecności w strefach zastrzeżonych lotnisk osób i pojazdów nieuprawnionych, wobec których nie zastosowano wymaganej przepisami kontroli bezpieczeństwa.

Inna sprawa – 6 z 9 zarządzających lotniskami nie zapewniło prawidłowego wykonywania czynności kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu. Zarządzający tymi lotniskami nie sprawowali właściwego nadzoru w tym zakresie i tak np.: na lotnisku w Poznaniu na 5 posterunków stałych kontroli bezpieczeństwa tylko 1 był obsadzony zgodnie za wymogami prawa, to jest obsługiwany przez trzech operatorów kontroli bezpieczeństwa. W innym przypadku 3 skontrolowani zarządzający lotniskami dopuścili do przeprowadzenia kontroli osoby nieuprawnione. Tam mieliśmy taką sytuację, że był to okres, kiedy nie były przeprowadzone szkolenia, w związku z tym osoby nie spełniały wymogów, żeby te funkcje wykonywać. Wskazywaliśmy również na sytuacje, które naszym zdaniem wymagały podjęcia działań, szczególnie w zakresie dotyczącym szkoleń, bo kontrole ujawniły dopuszczenie do realizacji zadań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego aż 259 osób bez zaliczenia szkoleń kierunkowych. Skala wymienionych w tym zakresie nieprawidłowości spowodowała, że w wyniku kontroli skierowaliśmy w trybie art. 51 ust. 1, a więc o podjęcie natychmiastowych działań, wniosek do zarządzających lotniskami w Bydgoszczy i Poznaniu w związku ze stwierdzonymi zagrożeniami.

Pozytywnie natomiast oceniliśmy prezesa ULC oraz PAŻP w zakresie utrzymania lotniskowych urządzeń naziemnych. Urządzenia te służą prowadzeniu ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej, a także na podejściach do lądowania i startu samolotów. Obszar ten, choć niezwiązany z ochroną lotnictwa jest również w naszej ocenie bardzo istotny i tutaj była nasza pozytywna ocena.

Pozytywnie również oceniliśmy mimo zastrzeżeń działania zarządzających lotniskami związane z utrzymaniem lotniskowych wzrokowych pomocy nawigacyjnych, w tym głównie systemów oświetlenia nawigacyjnego na podejściach do lądowania i startu oraz na płytach lotniskowych i drogach lądowania. Zwracaliśmy uwagę również na pewne problemy dotyczące weryfikacji przeszkód trasowych i tutaj stwierdzamy, że ULC nie posiadało zweryfikowanych danych dotyczących w naszej ocenie ponad 33% przeszkód trasowych, w tym o ich dokładnym położeniu geograficznym oraz faktycznej wysokości.

Istotnym problemem w naszej ocenie w zapewnieniu bezpieczeństwa cywilnego ruchu lotniczego była rzecz, o której chcę powiedzieć na końcu. Jest to długotrwała procedura likwidacji przeszkód, w tym zwłaszcza już istniejących, a w szczególności przeszkód naturalnych – drzewa, lasy – na podejściach do lądowania i startu. Powyższe problemy stanowiły podstawę do sformułowania wniosków *de lege ferenda* zmierzających do uproszczenia tych metod likwidacji, ponieważ tam występowały między różnymi administracjami pewne oddziaływania, które powodowały, że w sposób w miarę skuteczny i szybki nie można było tychże obowiązków wykonać.

Jeżeli chodzi o generalny wydźwięk tejże informacji, jest mianowicie taki, że w związku z wejściem nowych regulacji, które powodowały konieczność dostosowania polskich przepisów czy wprowadzenia polskich przepisów niższych rangą w nowym ujęciu, to nie zostały te przepisy zmienione. To powodowało, takie mamy wrażenia, które zostały opisane również w postaci przesłuchań i wyjaśnień w trakcie kontroli, że istniał system przy którym funkcjonowało z jednej strony prawo zewnętrzne ogólne. Z drugiej strony funkcjonowały stare przepisy, co do których na różnych szczeblach funkcjonowania tego systemu w naszej ocenie nie było wyraźnej determinacji do tego, żeby móc powiedzieć wprost, które przepisy muszą być bezwzględnie stosowane. Takie wrażenie było zwłaszcza, jeżeli podchodziliśmy do problemów szkolenia czy do problemów związanych z zapewnieniem również kwestii chociażby obsady tychże stanowisk, które były związane z dostępem do stref zastrzeżonych. Kierowaliśmy wnioski do wielu instytucji, część z nich jest w trakcie realizacji, część zostało zrealizowanych.

Państwo mają tę informację. My sprecyzowaliśmy tytuł informacji, bo pierwotnie zamierzaliśmy badać w ogóle cały złożony problem bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

Doszliśmy do wniosku w trakcie badania tego zjawiska, że pierwszym etapem jest problem dostosowania Prawa lotniczego i tych trzech krajowych programów, o których mówiłem, do przepisów unijnych i w ocenie NIK na czas kontroli to nie było zrealizowane. Dzisiaj prace już postępują, część przepisów jest wdrożonych, jak chociażby krajowy program ochrony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panu dyrektorowi. W posiedzeniu uczestniczy także wiceszef PAŻP, pan Maciej Rodak, którego nie przywitałem na wstępie. Teraz witam, bo nie bylibyśmy rzeczywiście w komplecie, gdyby nie było przedstawiciela tej instytucji. Bardzo proszę, panie ministrze, o odniesienie się do prezentacji przedstawionej przez pana dyrektora Jarosza.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, z oczywistych względów zajmę się przede wszystkim fragmentem, który dotyczy uwag pod kątem pracy ministerstwa transportu. Jak pan przewodniczący raczył zauważyć, towarzyszy mi dzisiaj mocna ekipa z ULC, PAŻP, Polskich Portów Lotniczych. Widzę przedstawicieli PKBWL, co pan przewodniczący raczył zauważyć, gdyby były pytania. Natomiast ze względu na poświęcony objętościowo materiał, to zarówno ULC, PAŻP, jak i PPL powinny zabrać głos. Mam nadzieję, że pan przewodniczący pozwoli mi się wesprzeć ekspertami, którzy mi dzisiaj towarzyszą. Natomiast kilka zdań z oczywistych względów na temat pracy ministerstwa i uwag, które podniósł pan dyrektor.

Pan dyrektor słusznie zauważył, że raport NIK, dzisiaj można powiedzieć roczny, rysował stan, jaki miał miejsce w październiku ubiegłego roku. W międzyczasie oczywiście w ministerstwie, podobnie jak w instytucjach, które przed chwileczką podawałem prace biegły. W związku z tym, ja nie będę państwa epatował liczbami, natomiast nie da rady tego przedstawić nie używając liczb. Powiem na temat prac nad aktami wykonawczymi do znowelizowanego Prawa lotniczego, bo te uwagi, o których mówi pan dyrektor sprowadzają się do rozporządzeń. To bezpieczeństwo, o którym pan powiada, to są rozporządzenia i ich liczba stanowi o stopniu implementacji. Na dzień przygotowania – trochę cytuję notatkę – niniejszej informacji, czyli wczoraj, prowadzone są prace w zakresie 38 projektów rozporządzeń, z czego: 10 projektów znajduje się na końcowym etapie w Komisji Prawniczej Rządowego Centrum Legislacyjnego; 19 jest na etapie uzgodnień międzyresortowych, czyli można śmiało powiedzieć – wyszły z ministerstwa podobnie jak tamte 10; 8 projektów znajduje się na etapie uzgodnień wewnątrzresortowych i 1 projekt jest w toku opracowania, a 10 procedowanych rozporządzeń zostało opublikowanych i kierowane jest do podpisów.

Ja nie mam przed sobą raportu, gdzie były te liczby wymienione, ale odnoszę wrażenie, że one wszystkie, szczególnie te z góry, że tak powiem, te pierwsze pozycje uległy wyraźnemu poprawieniu. Tak jak pan, mój szanowny przedmówca zauważył, co do projektu rozporządzenia w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, prace zostały zakończone. Rozporządzenie podpisane przez Ministra Transportu weszło w życie 10 września tego roku. Czyli ten fragment mamy zamknięty, jak przedstawiciel NIK zauważył.

Projekt rozporządzenia w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, tu jest odwołanie do Prawa lotniczego art. 189 ust. 2, znajduje się na końcowym etapie uzgodnień międzyresortowych, czyli myśmy też to, co w ministerstwie było, już wykonali. To też kwestia pojedynczych tygodni i mam nadzieję, że uda się nam zamknąć prace nad tym programem. Wreszcie projekt rozporządzenia Krajowego Programu Szkolenia, gdzie również kontrolujący podnosili ten aspekt w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, znajduje się na końcowym etapie uzgodnień międzyresortowych, czyli proszę zauważyć – znowu już w ministerstwie zrobiliśmy to, co do nas należało. Znowu jest to na zewnątrz i pragnę zapewnić, szczególnie tu patrzę w stronę kontrolerów NIK, że to jest kwestia rzeczywiście pojedynczych tygodni.

Podnoszone były argumenty niedostatecznych czy nieprawidłowych działań na poszczególnych lotniskach. Ja już pomału przechodzę miękko w stronę ULC, dlatego że wiele z tych uwag ma taki – chyba dobre słowo – interdyscyplinarny charakter. Stąd zarówno port lotniczy, jak i ULC nadzorujący bezpośrednio ten stan będą chyba właściwszymi rozmówcami jak minister, którego rola sprowadza się do wydania zasad, jakimi się to powinno rządzić. Ja rozumiem, że z tego punktu widzenia te cztery podstawowe punkty, które wymieniłem są moją odpowiedzią na to, co się dzieje w ministerstwie. A teraz, mając wstępne przyzwolenie pana przewodniczącego, poprosiłbym przedstawicieli ULC o odniesienie się do uwag, które były zamieszczone w raporcie NIK. Tu spoglądam na panią prezes Szymajdę-Wojciechowską, ale do kogo – kto z państwa? Czy jesteście przygotowani i zorganizowani?

Wiceprezes ds. transportu lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego Izabela Szymajda-Wojciechowska:

Jesteśmy bardzo dobrze zorganizowani, panie ministrze. Serdecznie dziękuję. Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo. Przede wszystkim na wstępie chciałam zauważyć, że raport NIK jest niezwykle pomocnym materiałem, bardzo rzetelnym i prawdziwym i bardzo pomaga w poprawie procedur, dokumentów i w przeanalizowaniu, w jaki sposób tak naprawdę podejść do tematów ochrony, ponieważ oprócz ścisłych przepisów jest jeszcze wiele kwestii bym powiedziała bardziej miękkich. Można opracować swoje formatki, *check-listy*, zmienić obieg dokumentów, czyli procedury wewnątrz ULC. Powiem, że za tę formę uwag bardzo dziękujemy.

Chciałam powiedzieć, że my jesteśmy dosyć nowym kierownictwem razem z obecnym tutaj panem Piotrem Kasprzykiem, wiceprezesem ds. standardów lotniczych. Niemniej jednak temat jest nam znany, nie jest obcy i w żadnym stopniu nie możemy powiedzieć, że materiał NIK stanowi dla nas swego rodzaju raport otwarcia, jeżeli chodzi o kwestie *security*. Prace na poprawą procedur dokumentacji, przebiegu informacji i nadzoru w ULC trwają od dawna przy bardzo dużym wsparciu ministerstwa, jak również przy bardzo dobrej współpracy z podmiotami rynkowymi. Wynikiem tego m.in. jest zakończenie procedury naruszeń, jeżeli chodzi o Komisję Europejską, jeżeli chodzi o brak dostosowania Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego do standardów unijnych, gdyż rozporządzenie weszło w życie w dniu 10 września.

Również równolegle urząd podjął szereg działań zmierzających do realizacji zaleceń NIK i tak np. jeżeli chodzi o realizację Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, w tym dokumentowania analiz stanu realizacji zadań krajowego programu ochrony, Departament Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym opracował zmianę procedury zatwierdzania programu ochrony, przygotowano aktywny arkusz monitorowania stanu realizacji wymogów ochrony lotnictwa cywilnego, stworzono tryb oraz zasady sporządzania oraz dokumentowania stanu realizacji zadań Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego. Stworzono system tygodniowego przekazywania informacji na temat potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w oparciu o tygodniowe raporty przekazywane od Sztabu Komendanta Głównego Straży Granicznej, które umożliwiają sprawne oraz możliwie pełne pozyskiwanie informacji przez prezesa urzędu na temat zdarzeń w portach lotniczych. Zakończono prace zmierzające do opracowania procedury dokonywania oceny stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli i Wysoka Komisja, w sprawie większych szczegółów przekazałabym głos panu Adamowi Borkowskiemu, dyrektorowi Departamentu Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym ULC, który na bieżąco wdraża program naprawczy wraz ze swoim zespołem ekspertów. Także jeśli pozwolą państwo, to przekażę głos.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym ULC Adam Borkowski:

Dzień dobry państwu. Chciałem przede wszystkim podziękować NIK za wysiłek włożony w przeprowadzenie kontroli w obszarze ochrony lotnictwa cywilnego, która niewątpliwie już pomogła w usprawnieniu funkcjonowania władzy lotniczej w nadzorze nad tym obszarem lotnictwa cywilnego, na czym przecież nam wszystkim tutaj zależy. Osobiście również pragnę podziękować zespołowi kontrolującemu, z którym miałem możliwość przeprowadzenia licznych bardzo wartościowych i konstruktywnych rozmów, w czasie prawie 4-miesięcznej bieżącej współpracy podczas kontroli w naszym urzędzie. Myślę, że specyfika pracy mojego departamentu oraz specyfika pracy NIK mają wiele wspólnego. Wszyscy staramy się, mimo pojawiających się trudności, jak najlepiej wykonywać powierzone nam zadania nadzoru w interesie całego społeczeństwa.

Tak, jak już i pan minister, i pani prezes wspomnieli ULC opracował szczegółowy program naprawczy, w celu wyeliminowania naruszeń zidentyfikowanych przez NIK. Ten program naprawczy w większości został już zrealizowany. Jeżeli są jakieś szczegółowe pytania na temat konkretnych działań prezesa urzędu, oczywiście jestem tutaj, żeby państwu szczegółowo na nie odpowiedzieć.

Tak jak pani prezes wspomniała, opracowaliśmy dodatkowe procedury, które mają na celu zapewnić prawidłową realizację nadzoru przez prezesa urzędu. Znowelizowaliśmy procedury już istniejące, zacieśniliśmy naszą współpracę z Komendantem Głównym Straży Granicznej i z Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Szczegółowej weryfikacji zostały poddane wymogi dotychczas istniejące w obecnych aktach prawnych w celu dopasowania tychże wymogów do faktycznych potrzeb sprawowania efektywnego nadzoru przez prezesa ULC. Toczą się intensywne prace zmierzające do nowelizacji aktów prawnych określających zasady funkcjonowania ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce. Te nasze prace mają przede wszystkim na celu wdrożenie prawa unijnego i określenie odpowiedzialności za realizację czynności i obowiązków, które już zostały wcześniej określone w prawie unijnym. Staramy się kierować zasadą: nie mniej, nie więcej, tylko to co UE od nas wymaga. Przykład tego już mają państwo w postaci Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, który wyeliminował dużą liczbę bardziej rygorystycznych środków ochrony lotnictwa cywilnego, które istniały w poprzednim rozporządzeniu z 2007 r.

Prezes ULC w obecnym roku przeprowadził szereg kontroli, zarówno zarządzających, jak też innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą. Pracownicy mojego departamentu spędzili ponad 300 dni roboczych w portach lotniczych oraz w innych podmiotach w celu zweryfikowania tego, że to co prawo zarówno krajowe, jak i unijne wymaga, jest faktycznie realizowane z należytą uwagą przez zarządzających. Myślę, że nasze działania oraz wysiłek, który został włożony razem z ministerstwem pozwalają pozytywnie patrzeć na prawidłową realizację zaleceń NIK. To tyle z mojej strony, dziękuję państwu bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Mamy oto nieczęsto zdarzającą się sytuację, kiedy kontrolowany mówi dobrze o kontrolującym. Oby to się stało praktyką życia codziennego. Otwieram debatę, bardzo proszę o zabieranie głosu. W pierwszej kolejności proszę państwa posłów, oczywiście strona społeczna także będzie mogła wypowiedzieć się. Pan minister jeszcze ze swojego zespołu chciałby kogoś zgłosić, tak? Proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Żeby w pełni odpowiedzieć na postulaty NIK pomyślałem, że byłoby celowym, aby wszystkie podmioty dały tutaj jakąś krótką opinię.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

To proszę. Umówiliśmy się, że pan minister będzie wskazywał.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, jeśli pan pozwoli.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak jest, bardzo proszę.

Zastępca prezesa ds. żeglugi powietrznej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Maciej Rodak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, PAŻP w wystąpieniu pana dyrektora została przedstawiona w korzystnym świetle, co nie oznacza, że nie prowadziliśmy dialogu z kontrolującymi z NIK, czy to w trakcie trwania kontroli składając wyjaśnienia, czy też wykorzystując nawet etap odwoławczy. W efekcie końcowym z kilku spostrzeżeń, dokładnie trzech, które znalazły się w raporcie jedno zostało zrealizowane. Chodziło o zreformowanie szkoleń ze świadomością ochrony kontrolerów ruchu lotniczego, a dokładnie scalenie tych szkoleń z okresowymi szkoleniami odświeżającymi z wiadomości operacyjnych kontroli ruchu lotniczego. W dwóch innych obszarach NIK przychyliła się do wyjaśnień PAŻP usuwając tekst wystąpienia w tym obszarze, a w innym obie strony stwierdziły, że co prawda zatwierdzanie przez szefa ABW programów nie jest wymagane w przypadku PAŻP. Niemniej jednak kierując się najlepszymi praktykami, mimo że nie jest to prawnie wymagane, PAŻP będzie wykonywała te uzgodnienia z ABW po wystąpieniu NIK jak najbardziej słusznym. Także z naszej strony również chcielibyśmy z pełnym uznaniem odnieść się do tego raportu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Może dwa słowa PPL, żeby zamknąć katalog.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

To bardzo proszę, pan Marzec. Bardzo proszę, panie prezesie.

Naczelny dyrektor p.p. Porty Lotnicze Michał Marzec:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja nie mam za dużo do powiedzenia, ponieważ akurat NIK pozytywnie oceniła działalność mojego przedsiębiorstwa w tym zakresie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Otwieram zatem debatę. Bardzo proszę, jako pierwszy pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, szacowni goście. Zastanawiałem się, czy w jakikolwiek sposób można odnieść się do tego, co się wydarzyło na przestrzeni ostatnich lat, co zostało zinwentaryzowane, podsumowane w wynikach kontroli przeprowadzonej przez NIK. Czy w jakiś sposób można odnieść się do tego, co powiedział dzisiaj reprezentant rządu, w jaki sposób wytłumaczył całą zaistniałą sytuację. Przypomnę, że podczas poprzedniej kadencji Sejmu wobec konstytucyjnego ministra odpowiedzialnego przede wszystkim za bezpieczeństwo m.in. w ruchu lotniczym formułowano kilkakrotnie wniosek o wotum nieufności. Wydaje się, jestem głęboko przekonany, że po lekturze tego materiału przygotowanego przez NIK to nie kwestia wotum nieufności. To problem wyrzucenia z pracy i ministra, i wszystkich tych, którzy go w tych sprawach wspomagali. Wszystkich odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w ruchu lotniczym szeroko pojęte, za procedury, za wszystko to, co nazywane jest dobrą organizacją w ruchu lotniczym.

Mam nadzieję, że panie i panowie posłowie uważnie przeczytali tenże raport. Ja miałem w rękach kilkadziesiąt raportów NIK na przestrzeni ostatnich lat, ale tak sformułowanych negatywnych ocen i tak wielu tych negatywnych ocen w żadnym z raportów nie pamiętam. Można by powiedzieć, panie ministrze – adresuję to do rządu, który pan reprezentuje, bo i w poprzedniej i w obecnej kadencji jest ciągłość w przypadku ministerstwa odpowiedzialnego za transport lotniczy – zabrakło skali ocen, które odzwierciedlałyby katastrofalny stan na przestrzeni ostatnich lat, jaki wytworzyliście w polskiej przestrzeni powietrznej. Mam na myśli tutaj transport lotniczy. Dlaczego zabrakło skali

ocen? Bo w 4-stopniowej skali ocen NIK, przypomnę: pozytywna, pozytywna pomimo stwierdzonych uchybień, pozytywna pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna, otrzymali państwo negatywną. Podejrzewam, że gdyby była piąta lub szósta otrzymalibyście albo piątą, albo szóstą. Reasumując, tę lekcję, to zadanie odrobiliście na ocenę, która w żargonie uczniowskim nazywana jest „pałą w kółku". Tak, to jest lufa, to jest dwója w kółku. To jest brak odniesienia ocennego do tego, do czego doprowadziliście.

Jeżeli w raporcie NIK stwierdza się, że „NIK negatywnie ocenia działania legislacyjne ministra właściwego do spraw transportu, jako naczelnego organu administracji rządowej i nadzorcze Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, (…) w szczególności w zakresie trzech krajowych programów: ochrony lotnictwa cywilnego, kontroli jakości i szkolenia". NIK wyraźnie wskazuje na to, że kontrola bezpieczeństwa w ruchu lotniczym w Polsce była prowadzona przez podmioty nieuprawnione. To jaki wniosek można wyciągnąć? Można wyciągnąć prosty wniosek, że ktoś, kto byłby zainteresowany przeprowadzeniem aktu terrorystycznego na lotnisku, mógł zainstalować podmioty i przedsiębiorstwa, w których pracowaliby ludzie, którzy by do tego dopuścili albo tego typu działania prokurowali.

Panie ministrze, przez kilka lat nie byliście się w stanie uporać z kwestią legislacyjno-prawną. Unia Europejska w związku z tym wszczęła procedury. Jeżeliby literalnie odczytać zarzut czy ocenę: „NIK negatywnie ocenia pod względem legalności i rzetelności działania Ministra Infrastruktury związane z dostosowaniem przepisów" itd. – to co to oznacza? To oznacza, panie ministrze, że gdyby to, podejrzewam, działo się w II Rzeczpospolitej, to minister odpowiedzialny za sprawy transportu wszedłby do swojego gabinetu, zamknął drzwi od środka, otworzył biurko, wyjął rewolwer, a następnego dnia szukano by już nowego kandydata na ministra transportu. Ale oczywiście od panów ministrów tego oczekiwać nie możemy, bo wy każde niepowodzenie…

Głos z sali:

To jest sianie agresji.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak, tak: „to jest język nienawiści". Nie, to się jeszcze nie mieści w kategoriach językach nienawiści i w kategoriach siania agresji. Otóż, jesteście państwo w stanie przekuć w sukces każdą porażkę. Nawet to, że doprowadziliście do stanu katastrofalnego stan bezpieczeństwa w polskim ruchu lotniczym.

Też przy okazji konkretne pytanie, chociaż nie wiem, czy warto zadawać pytanie, bo nie sądzę, że jesteście państwo gwarantem wdrożenia programu naprawczego, który zostanie zrealizowany. Bo ktoś, kto psuł pięć lat, co zostało określone w sposób jednoznaczny w raporcie NIK, nie daje gwarancji, że psuć przestanie i to co zepsuł naprawi. Absolutnie, to jest poza dyskusją i stąd nie dziwię się, panie przewodniczący, że dzisiaj wyjątkowo kontrolowany zgadza się z kontrolującym i przyjmuje wszystkie negatywne oceny. Po prostu kontrolowany nie ma nic na swoje wytłumaczenie, jakby można było rzecz – na swoją obronę.

Ale jeżeli w jakiś sposób ten program naprawczy miałby zafunkcjonować, to mam następujące pytanie. Jaki został ostatecznie ustalony termin urządzenia wszystkich projektów aktów prawnych niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania polskiego obszaru transportu lotniczego? To pytanie dotyczące i projektów ustaw, ale także rozporządzeń. Kiedy rząd reprezentujący państwo wreszcie upora się z przygotowaniem i wdrożeniem tych aktów prawnych? I pytanie natury zasadniczej – jaki program naprawczy wdrożono? Czy w ogóle wdrożono program naprawczy czy uznano, że jest raport NIK, który negatywnie ocenia działanie, ale cóż nam tam, damy radę, tak? Jesteśmy dobrzy, jak zawsze, możemy tylko i wyłącznie powiedzieć, że przydarzył się kłopot. Jaki konkretnie program naprawczy, kto go realizuje i kto za niego odpowiada? Z imienia i z nazwiska, panie ministrze. Jakie obecnie gwarancje daje kierownictwo resortu, że ta sytuacja się zmieni?

Otóż, panie przewodniczący, poprosiłem na wstępie posiedzenia Komisji Infrastruktury o to, aby rozpatrzyć zapisy Białej Księgi. Ja wiem, że tej Białej Księgi nie

ma i po prostu posłom do dzisiaj jej nie przedstawiono. Mimo deklaracji pana ministra Sławomira Nowaka, że przecież to nie jest problem, że ta Biała Księga dotycząca procedur związanych z OLT Express zostanie zrealizowana. Oczywiście wiadomo było, że nie zostanie zrealizowana, bo przecież słowo honoru czy dżentelmeńskie podejście obecnych ministrów do problemu to jest jakość niespotykana niestety w tym parlamencie. Czegoś takiego, jak honor, odpowiedzialność za słowo nie ma, to nie funkcjonuje w przestrzeni debaty publicznej prowadzonej przez przedstawicieli obecnego rządu.

Tego nie ma, ale zwróćcie państwo uwagę, mamy w pamięci dokładnie debatę na temat procedur związanych z podtrzymaniem koncesji OLT Express. Ta debata odbyła się w lipcu i Komisja przyjęła dezyderat zobowiązujący rząd do przygotowania informacji na temat: jak to się stało, że OLT Express mogło utrzymać koncesję na przewóz w pasażerskim transporcie lotniczym w Polsce. Po lekturze raportu NIK można odpowiedzieć krótko: wszystko było możliwe, wszystko dało się zrobić. To było do przeprowadzenia, tylko problem polega na tym, że ci, którzy powinni czuć się odpowiedzialni niestety tej odpowiedzialności nie czują. Państwo nie tylko w odniesieniu do historii, do tego co się wydarzyło ponosicie odpowiedzialność, ale ja się boję i mam ku temu absolutne przesłanki i powody, że wy dzisiaj wszystko co jest możliwe psujecie i jutro także będziecie psuli. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście, ponieważ pan przewodniczący odniósł się do mojej krótkiej konstatacji. Otóż, ja tylko i wyłącznie skwitowałem wypowiedź pana prezesa Marca w sensie takim, że nie widzi potrzeby wypowiadania się, bowiem została jednostka oceniona pozytywnie i to w tym kontekście. Oczywiście słuchałem wnikliwie pana dyrektora Stanisława Jarosza i naprawdę mam wrażenie, że jakby słuchaliśmy, jako prezydium zupełnie dwóch różnych informacji. Tam bardzo często, mimo stwierdzonych uchybień, słyszałem słowa pozytywne o działalności jednostek w zakresie funkcjonowania ruchu lotniczego. Bardzo proszę, kto z państwa posłów? Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Nie ma chętnych, to ja zabiorę głos. Szanowni państwo, otóż chciałbym nadmienić, że emocjonalnie wygłoszone wystąpienie pana posła Adamczyka może mieć uzasadnienie tej emocjonalności. Biorąc pod uwagę dokument, który dostaliśmy – nie tylko wystąpienie pana dyrektora Jarosza, który w sposób ogólny omówił, ale sam dokument – jeżeli się na niego popatrzy, to jest z perspektywy ostatnich 20 lat jednym z cięższych dokumentów.

Mimo tego, że są zalecenia pokontrolne, ale przy tego typu wynikach, które są tutaj wskazane, brakuje mi wniosków pokontrolnych. Dlatego, że jeżeli się używa takich stwierdzeń w dokumencie z kontroli: „NIK negatywnie ocenia pod względem legalności i rzetelności działania Ministra Infrastruktury związane z dostosowaniem przepisów ustawy – Prawo lotnicze i jej aktów wykonawczych”, to w dokumentach pokontrolnych tak ostre stwierdzenia rzadko występują. „Pod względem legalności i rzetelności” – to jest jednoznaczna ocena kompetencji.

Strona 19, wytłuszczonym drukiem: „Minister Infrastruktury” – podkreślone – „-naczelny organ administracji rządowej właściwy w sprawach lotnictwa cywilnego – nie podjął skutecznych działań w celu dostosowania” itd. To są mocne słowa. „Izba negatywnie ocenia działania Ministra związane z wydawaniem aktów prawnych”, „Prezes ULC nie przedłożył ministrowi w terminie, pozwalających na przedłożenie Sejmowi RP wraz z projektem zmian w Prawie lotniczym, odpowiednich projektów przepisów wykonawczych”. W treści są też wskazane zagrożenia, które wydaje się, że w takiej sytuacji powinny być przeanalizowane głębiej. Zagrożenia, które wynikają dla bezpieczeństwa. Chodzi zarówno o bezpieczeństwo lotu, ale także bezpieczeństwo w tym momencie, jeśli chodzi o nasze lotniska ochrony granic. W grę wchodzą właściwe zabezpieczenia, które są związane z przemytem, z narkotykami, a także możliwe, że z nielegalnym wwozem broni. Jeżeli z takiego punktu widzenia na to spojrzymy, to oskarżenia są dosyć trudne.

Następnie, jest opracowany Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego. Powstanie tego programu było związane ze wcześniejszymi negatywnymi wnioskami związanymi właśnie z tą ochroną lotnictwa cywilnego. „NIK negatywnie ocenia sprawowanie przez Prezesa ULC nadzoru nad realizacją Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, do którego został zobowiązany art. (…) Ocena ta wynika z ustaleń kontroli wskazujących na nierzetelne i nielegalne działania Prezesa ULC w zakresie realizacji zadań wynikających z tego programu". NIK używa wyraźnie słowa „nierzetelne" – to jeszcze, ale „nielegalne działania". Jeżeli tutaj nie słyszę o żadnych wnioskach z tego tytułu, ani ze strony ministra, ani też ze strony NIK, to też trudno się do tego odnieść, gdy się takie stwierdzenia znajdują w protokole. Te stwierdzenia są konkretne, jednoznaczne. Ja po prostu bazuję na tym dokumencie, w którym sobie bardzo wiele miejsc pozaznaczałem.

Jeżeli mówimy, że odpowiednie departamenty nie realizowały zadań uzasadniając to brakiem zapotrzebowania informacji w dane o stanie ich ochrony, a także brakiem jasności co do tego, jakie dane powinny podlegać sprawozdawczości, to właściwie nie zbierano żadnych informacji o stanie ochrony. Strona 25 wyraźnie to podkreśla. To są informacje, które gdyby trafiły w prostej linii do naszych pasażerów, użytkowników itd., to jak podziałałoby na popularność naszego lotnictwa cywilnego?

Szanowni państwo: „Prezes ULC nie dokonał udokumentowanej oceny stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym na terenie Rzeczpospolitej". Prezes ULC nie opracował wytycznych, na podstawie których zarządzający lotniskami powinni sporządzać bieżącą informację o stanie zagrożenia naszych lotnisk, to dlaczego my się mamy nie denerwować? Tu trzeba zaciskać zęby, żeby być w tym wszystkim opanowanym. Ja staram się używać jak najłagodniejszych słów w związku z oczekiwaniem państwa, a więc dlatego cytuję poszczególne punkty.

„W ocenie NIK nadzór Prezesa ULC nad zarządzającymi lotniskami w zakresie zapewnienia właściwego wyposażenia służby ochrony na lotniskach cywilnych w celu realizacji zadań wynikających z krajowego programu (…) był niewystarczający". Właściwie tak strona po stronie, nie wiem czy w ogóle jest sens, bo każdy w jakiś sposób spojrzał na to, ale są to rzeczy, które – „nie wyegzekwował", „nie dopilnował" itd., „nierzetelnie", „nieprawne", „nielegalne" – powtarzają się w kilku miejscach, w kilkunastu miejscach nawet. Możemy przeczytać dalej: „w ocenie NIK wyznaczenie przez Prezesa ULC 15 zarejestrowanych agentów również było działaniem nierzetelnym". Co to znaczy „wyznaczenie nierzetelne"? To jest pytanie, dlaczego w związku z tym ze strony NIK nie było powiadomienia odpowiednich służb, które już takie rzeczy muszą zbadać. Bo to są oskarżenia, proszę państwa, ciężkiego kalibru. Mówimy o konkretnych rzeczach.

Do zarządzających i PAŻP: „Kontrola wykazała, że wszyscy skontrolowani zarządzający lotniskami nieprawidłowo realizowali zadania w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego". Jest cały szereg tutaj wymienionych przykładów. „ULC nieprawidłowo i niewystarczająco wykorzystywał swoje uprawnienia do inicjowania projektów aktów prawnych" itd. i tak lecimy. Do którego miejsca, do której strony się nie dotkniemy. Dalej: „Zarządzający lotniskami (…) nieskutecznie realizowali obowiązek zapewnienia, że działające na terenie zarządzanego lotniska podmioty działają zgodnie z ich aktualnymi programami ochrony". Praktycznie ten raport mówi, że żaden system ochrony w naszym lotnictwie cywilnym nie działa.

Ja już nie będę czytał dalej, ale mogę czytać: „Zarządzający 5 lotniskami, spośród 10 skontrolowanych, nieprawidłowo realizowali zadania związane z kontrolą dostępu do stref zastrzeżonych na lotnisku". To jest cud, że u nas w Polsce nie stało się nic bardzo poważnego, ale jeżeli nie ma nawet kontroli dostępu do stref zastrzeżonych, to słuchajcie państwo, przecież to jest katastrofa. To jest po prostu katastrofa, jak najdelikatniej można powiedzieć. „5 zarządzających lotniskami w: Bydgoszczy, Katowicach, Poznaniu, Szczecinie, Wrocławiu" – bardzo ważne lotniska – „nie zapewniło utrzymania właściwego stref przyległych do ogrodzenia lub ogrodzenia". W sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestrów: „6 z 9 nie zapewniło prawidłowego wykonania czynności kontrolnych bezpieczeństwa osób, bagażu kabinowego i rejestrowego" – 6 z 9 kontrolowanych zarządzających tymi lotniskami nie sprawowało właściwego nadzoru nad realizacją bezpie-

czeństwa w tym zakresie. Szanowni państwo posłowie i goście, tego się spokojnie nie da odczytywać. Ja już się nie wgłębiam, tylko lecę tytułami. „3 skontrolowani zarządzający" – poważnymi lotniskami: Katowice, Poznań, Szczecin – „dopuścili do przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa przez osoby nieuprawnione".

Znów: „NIK negatywnie ocenia pod względem rzetelności i legalności realizację przez prezesa ULC krajowego programu szkolenia w zakresie lotnictwa cywilnego" – „rzetelności i legalności". Teraz trzeba powiedzieć, NIK się w tym rozdziale – już nie będę wszystkiego czytał – pastwi nad systemem szkolenia, który jest właściwie podstawą bezpieczeństwa prowadzenia lotów. Po prostu pastwi się nad systemem szkolenia, więc na każdej tutaj stronie, której nie dotknie w zakresie systemu szkolenia. „Nie wszystkie podmioty zarządzające lotniskami wywiązywały się w pełni z obowiązków związanych z nadzorem nad przeszkodami zlokalizowanymi w otoczeniu lotnisk". To jest połowa tego wszystkiego, dalej już nie będę mówił, druga połowa tyle samo by mi zajęła. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście raport jest taki, jak tutaj było przedstawione, ale także w słowach odniesienia przedstawicieli poszczególnych jednostek. Ja rozumiem, że panowie przewodniczący wypunktowali bardzo celnie te rzeczy, które rzeczywiście są po stronie niedomagań. Ja to rozumiem oczywiście, ale jest tu także szereg ocen pozytywnych. W swoim wystąpieniu pan dyrektor Jarosz bardzo wyraźnie o tym mówił. Ale oczywiście prawo do wypowiedzi mamy wszyscy i w zakresie, w jakim uważamy za stosowne. Pan poseł Michał Wojtkiewicz, bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Nie chcę się znęcać nad panem ministrem…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Ale śmiało, śmiało.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dobrze, postaram się względnie, ale pan minister pamięta, że jak procedowaliśmy Prawo lotnicze najwięcej wzbudzało reakcji bardzo negatywnych, jeżeli chodziło o przekazanie służby ochrony granic, to jest kompetencji Straży Granicznej firmom niewiadomo jakim. W tamtym czasie bardzo dużo mówiłem o tym niebezpieczeństwie i dzisiaj taka wątpliwa moja satysfakcja, że to się okazało prawdziwe.

Najsłabszym punktem w tym wszystkim jest właśnie to bezpieczeństwo. Słusznie podkreślił tu pan prezes w raporcie, bo to od razu w jakimś stopniu dawało furtkę. Mówię w cudzysłowie, bo to jest taka sytuacja, że rozszczelniamy granicę. Przejmują to firmy niewiadomo jakie, do tej pory ja nie wiem i państwo prawdopodobnie też nie wiecie. Chciałbym się przy tej okazji dowiedzieć. Zaczynają być różnego rodzaju wpływy i w tym czasie zaczyna funkcjonować Amber Gold – to też może być nie bez znaczenia. Co się odbywało, jak się odbywało, jakie rozszczelnienie i do czego to doprowadziło – i tylko w tej sprawie. Widzę, że bardzo została ta sprawa zbagatelizowana i jej skutki. Dziękuję bardzo, że pan zwrócił na to uwagę, bo to budzi nasze najbardziej poważne zastrzeżenia.

A te inne kwestie, o których rzeczywiście było, kwestie oświetlenia itd. – o rzeczach dobrych nie mówimy, bo bardzo dobrze, że to bezpieczeństwo lądowania na pasach itd., że ta procedura została zachowana. Ale problem to bezpieczeństwo pasażerów na samym lotnisku, ochrona i związane z tym różnego rodzaju sytuacje. Możemy się domyślać, do czego to mogło służyć, są i podstawy do tego, bo ten raport to wskazał. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa posłów? Bardzo proszę. Nie widzę zgłoszeń. Zachęcam stronę społeczną. Bardzo proszę, kto z państwa.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Przepraszam bardzo, jeszcze tylko chciałbym się zapytać, jakie to firmy przejęły zadania służby granicznej? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę. Ponieważ nie wszystkich państwa znam, bardzo proszę o przedstawianie się, żeby pozostał ślad w protokole. Bardzo proszę.

Prezes Aeroklubu Polskiego Włodzimierz Skalik:

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Włodzimierz Skalik, Aeroklub Polski. Chciałbym zwrócić uwagę panu ministrowi, a zwłaszcza przedstawicielom ULC na dwa istotne moim zdaniem spostrzeżenia, które zostały zawarte w raporcie NIK. Istotne z punktu widzenia tej dziedziny lotnictwa, którą mam przyjemność reprezentować. Mianowicie, taki postulat o uproszczenie metod likwidacji przeszkód na podejściu. To jest coś, z czym rzeczywiście zarządzając ponad 30 małymi lotniskami borykamy się na co dzień. Te lotniska na ogół nie są zbyt dużych rozmiarów i mamy bardzo duży problem z likwidacją rosnącej ponad normy roślinności w strefie podejścia. Mamy przykłady lotnisk, na których trwają procedury w zakresie likwidacji tych przeszkód naturalnych. Procedury te trwają już wiele miesięcy, a mamy też przykłady, że rok i dłużej. To stanowi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa wykonywania lotów na tych lotniskach.

Drugi istotny wniosek, na który też chciałbym zwrócić uwagę, to brak oznaczeń przeszkód terenowych. W ostatnich latach można zaobserwować niezwykle dynamiczny rozwój różnego rodzaju naniesień stanowiących wysokie przeszkody. Mam na myśli tutaj całe farmy siłowni wiatrowych czy linii wysokiego napięcia. Wiele z nich, mimo iż są dość pokaźnych rozmiarów, nie są oznaczone na mapach, to po pierwsze. Po drugie, bardzo często nie są oznaczone zwłaszcza w nocy. Spotykamy się z zupełnie paradoksalnymi sytuacjami. Otóż słupy linii przesyłowych wysokiego napięcia są, często to widzimy, malowane na zielono, wręcz w ten sposób są maskowane. Stanowią bezpośrednie zagrożenie dla lotów na małych wysokościach. Dlatego tutaj popieramy i zwracamy uwagę władzy lotniczej na te dwa wnioski. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa? Nie widzę zgłoszeń. Bardzo proszę zatem pana ministra i cały zespół o odniesienie się do poruszanych kwestii i udzielenie odpowiedzi na postawione pytania. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Zanim przejdę do odpowiedzi – bo mam nadzieję, że dość skrupulatnie notowałem – na pytania posłów Adamczyka, Tchórzewskiego i Wojtkiewicza, najpierw może taki krótki wstęp.

A mianowicie, ponad rok temu ukazał się raport, a w międzyczasie też je sporządzano. Skończono badania, opracowywano go, czyli domniemam, że z półtora roku temu zakończono prace nad raportem, te fizyczne. Co się działo w międzyczasie? W międzyczasie certyfikowane przez ULC samoloty latały do innych krajów, na bardzo prestiżowych lotniskach były przyjmowane i wracały. Nasi piloci, z uprawnieniami nadawanymi przez nasze władze, latali po całym świecie, byli przyjmowani w najbardziej wymagających portach lotniczych i wszystko było okej. Nasza nawigacja – PAŻP, przeprowadzała na terytorium Polski najbardziej wymagających przewoźników z najbardziej restrykcyjnych krajów i tak chciałbym z grubsza powiedzieć o tym wielkim niebezpieczeństwie.

Rozumiem i też ze swej strony podziękuję NIK, to może źle zabrzmi, za po trosze wyręczanie ministra, bo akurat te instytucje w dużym stopniu są nadzorowane przez ministerstwo i powiadam, że pewnie się wszystkiego tak detalicznie nie da doglądać. Chciałoby się, ale nie za każdym razem można tak dokładnie i tak się w tym państwie rolami podzieliliśmy. Przychodzi NIK, sprawdza, a my: „o trudnościach nie meldować, wykonać". Tak też to ma miejsce. W związku z tym, żeby nie roztaczać takiej wizji, że się świat kończy, bo wiem, że się nie kończy, nawet w telewizorze widziałem, to chcę państwu przypomnieć, że mają miejsce takiego typu wydarzenia. My jesteśmy postrzegani jako bezpiecznie latający i bezpiecznie przyjmujący i nie sądzę, żebyśmy tu jakoś drastycznie, dramatycznie odstawali.

Zacznę od pytania posła Adamczyka. Pan zapytał o harmonogram działań, chyba dobrze zanotowałem, naprawczych. Cały raport, jak pan poseł zauważył, to dziesiątki

cząstkowych uwag, krok po kroku, które sprowadzają się do zdefiniowania uchybień poszczególnych. Jeżeli mówimy o rozporządzeniach, to ja o harmonogramie powiedziałem, na jakim etapie jest poszczególny akt prawny. Myślę tu o tych kilkudziesięciu rozporządzeniach. Teraz czy to będzie tydzień w tę, czy tydzień w tamtą, NIK nie dyscyplinuje nas co do tygodni. Zauważa fakt, że coś tam się spóźniło o rok czy półtora i okej. To przyjmuję do wiadomości. Natomiast ja informowałem państwa, że tak naprawdę jeszcze pojedyncze sztuki spośród blisko sześćdziesięciu są w ministerstwie. Reszta jest już na zewnątrz. W związku z tym, my w ogromnej większości temu podniesionemu przez NIK mankamentowi jakoś już zaradziliśmy.

Program naprawczy po raporcie to inne hasło – harmonogram, program naprawczy – to pewnie dwa razy to samo zanotowałem. Też poszczególne uwagi są rozwiązywane w zależności od tego, jak zostały zdefiniowane przez NIK. Na temat każdej z nich osobno można by mówić i nie było potrzeby, żeby przy takich rzeczach, jak np. wyeliminowanie naruszeń w procesie wyznaczania zarejestrowanych agentów czy projekt rozporządzenia w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości pisać coś w rodzaju harmonogramu. Zajmujemy się programem kontroli jakości i skoro jest do zrobienia rozporządzenie, to je robimy. Nie róbmy jeszcze ekstra dokumentu, który miałby mówić, w jakiej kolejności to wszystko będzie rozpatrywane. Nie mam dyskomfortu braku takiego dokumentu.

Biała Księga, panie pośle, jest gotowa. Jeżeli pan przewodniczący zechce zwołać na najbliższym posiedzeniu Sejmu Komisję, to w czasie tego posiedzenia państwo będziecie mieli w rękach Białą Księgę, obiecaną państwu kilka tygodni temu. Po drodze wydarzyły się rozmaite zmiany kadrowe w ULC, jak państwo wiecie. W związku z tym chciałem dać szansę nowym władzom możliwości zajrzenia w te dokumenty, żeby wyeliminować ewentualne uwagi. Takowych nie ma, w związku z tym nie widzę powodów do tego, abym był wstrzymywany wewnętrznie od tego, aby zaciągnąć zobowiązanie. Panie przewodniczący, jeżeli Wysoka Komisja uzna za stosowne, żeby się po niedzieli w najbliższym tygodniu sejmowym odbyło posiedzenie, na którym będziemy omawiali Białą Księgę, melduję gotowość. Jest i dokument, i wiedza w tej kwestii.

Pan poseł Tchórzewski używa cytatów… Nie, najpierw jedna rzecz, bo „zakończono prace zmierzające do opracowania procedury dokonywania oceny” – ja czytam informację ULC do nas, do departamentu w ministerstwie, gdzie odnosi się do uwag NIK urząd. „Zakończono prace zmierzające do opracowania procedury dokonywania oceny stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym”. Dokument przesłano do konsultacji do Straży Granicznej, Policji i ABW. W aktualnym rozporządzeniu, co do Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego wykonywanie analizy zagrożenia terrorystycznego jest zadaniem Szefa ABW. Szczerze mówiąc, to jest trochę postawienie kwestii na nogi, bo ULC, który miałby definiować miejsca i techniczne uwarunkowania zagrożeń terrorystycznych, to chyba nie w tym miejscu. I tak to jest złożone w tej chwili, że w ABW. To jest naprostowane, bo tak nam wytykała NIK i to jest wdrożone, panie… Panie ministrze, dlaczegóżby nie. „Bezprawne”, „niezgodne z prawem” – takie cytaty…

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

„Nielegalne”.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

„Nielegalne”.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nielegalny minister.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Ja tego nie doczytałem, ale…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Moment. Panie ministrze, momencik. Proszę państwa. Panowie przewodniczący, nikt naprawdę lepiej od panów nie jest zorientowany, jeżeli chodzi o regulamin procedowania w komisjach, w Sejmie. Bardzo proszę. Minister bardzo cierpliwie słuchał, także momen-

tami bardzo emocjonalnych wystąpień. W związku z tym, proszę umożliwić wypowiedź panu ministrowi. Bardzo o to proszę. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

„Nielegalne", „bezprawne", „niezgodne z prawem" – kwestia retoryki. Jeżeli miało być wydane rozporządzenie kilka miesięcy temu, a nie jest wydane, to pewnie to nie jest zgodne z prawem. To pewnie nie jest zgodne z prawem, bo miało być, a nie jest. Teraz, jak my to nazwiemy – czy to jest bezprawne? Też nie jest zgodne z prawem. Ja się upieram, że to jest kwestia retoryki.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

NIK używa takich określeń.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Okej, używa takich określeń. Natomiast my reagujemy…

Głos z sali:

To są kryteria ustawowe.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Dobrze, panie dyrektorze. Natomiast my merytorycznie reagujemy na państwa uwagi, bez względu na to, jaką klauzulę państwo temu nadaliście – czy „bezprawne", „niezgodne z prawem", czy jakąś jeszcze inną. W związku z tym ja chylę czoła, bo tak to widocznie jest, jak państwo nazywacie, bo te kryteria pewnie z czegoś wynikają.

Pan poseł Wojtkiewicz, który brał udział osobiście w pracach nad Prawem lotniczym, widocznie w związku z upływem czasu nie wszystko pamięta. Panie pośle, pan zapytał, które funkcje od Straży Granicznej przejął ktoś tam. Od ochrony granic państwa nadal jest Straż Graniczna. W tej kwestii się nic nie zmieniło, Straż Graniczna broni granic. Natomiast ideą Prawa lotniczego było to, żeby we wszystkim, co jest związane z bezpieczeństwem na lotnisku, środek ciężkości odpowiedzialności zdjąć z państwa na zarządzającego. Innymi słowy: „Podmiocie zarządzający, jak chcesz zarządzać lotniskiem to zrób tak, żeby ci ludzie byli tam bezpieczni. A jak odprawiać i przyjmować na granicy obywateli polskich czy z innych krajów, to nam to zostaw – państwu". I tak się to dzieje w tej chwili.

Może zaspokoję, pańską ciekawość. Przygotowywane są pierwsze umowy na lotniskach, àpropos tego przejęcia zarządzania bezpieczeństwem przez podmioty komercyjne, często w wydaniu lotnisk bezpośrednio, to znaczy sami sobie organizują podmioty. Nie ma jeszcze umów. Jestem po spotkaniu z Regionalnymi Portami Lotniczymi, chyba w poniedziałek. Patrzę na pana dyrektora Marca – ja poproszę też o pomoc, bo zdaje się, że pańska wiedza jest tu jeszcze głębsza, jak moja. W związku z tym, to się rodzi. Nie ma jeszcze, że tak powiem, konsumpcji tego w postaci umów, a o granice państwa proszę być spokojnym. To nadal państwo pozostawiło sobie i wara, nikt nie będzie się tutaj wtrącał w to. Proszę zapomnieć o tworze pt. „Granica Państwa, spółka z .o.o.". Nie ma czegoś takiego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Prezes Skalik zapytał. Panie prezesie, mam nadzieję, że pamięta pan wiceprezesa Piotra Kasprzyka. Patrzę na pana prezesa i w kwestii, w której miał pan wątpliwości – mam na myśli to, co się dzieje wokół lotnisk: drzewa, słupy itd. – to prezes Kasprzyk myślę, że wesprze mnie tutaj w tej kwestii.

Wiceprezes ds. standardów lotniczych ULC Piotr Kasprzyk:

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Wiceprezes ds. standardów lotniczych ULC Piotr Kasprzyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie ministrze, szanowni państwo, panie prezesie, słuchając pytania miałem wrażenie *déjà vu*, ale nie dlatego, że zadaje je prezes Skalik, z którym miałem okazję ponad 3 lata pracować dla małego lotnictwa, ale dlatego, że jeszcze kilka lat temu miałem okazję być przewodniczącym zespołu lokalizacji zagrożeń w lotnictwie cywilnym. Na początku 2011 r., jako ten dobrowolny zespół zbierania informacji o sytuacjach zagrożenia w lotnictwie, przekazaliśmy do ówczesnego prezesa urzędu zapytanie. Krótko zacytuję tylko tytuł. „W ubiegłym roku otrzymaliśmy zgłoszenie dotyczące istotnego problemu z usuwaniem przeszkód lotniczych w postaci lasów. Zgłaszający wskazuje nam możliwą niespójność ustaw – Prawo lotnicze, ustawy o ochronie przyrody, ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych w kwestii lasów, jako przeszkód lotniczych”. To był początek 2011 r. Raport NIK właściwie powtarza to samo, z konkretnymi przykładami.

Mamy wrażenie po przeczytaniu tych dwóch dokumentów, przynajmniej ja mam takie wrażenie, że lasy i drzewa na podejściach są bardziej chronione niż bezpieczeństwo. Priorytet jest trochę zachwiany. Jednym z pierwszych pytań po objęciu funkcji wiceprezesa ds. standardów lotniczych było, co w tym temacie, bo temat jest związany z bezpieczeństwem lotniczym. Otrzymaliśmy informację od Departamentu Lotnisk, że została przeprowadzona analiza bardzo wielu aktów prawnych, bo to nie jest tylko domena ULC, ale właściwie głównym tutaj tematem do rozwiązania zagadki jest ochrona środowiska. Otrzymaliśmy informację, że została opracowana pewna analiza w ramach ULC. Jutro, tak się składa, będzie ona przedstawiona po raz pierwszy zarządzającym portami lotniczymi. Jeżeli Aeroklub jako zarządzający nie jest zaproszony, a ma taką możliwość to ja już zapraszam dzisiaj na to jutrzejsze spotkanie. Będą zarządzający wszystkimi portami. Ten temat będzie wstępnie skonsultowany ze środowiskiem. W zależności od tego, jakie będą wyniki, będziemy dalej temat kontynuowali. Tu też liczymy w imieniu urzędu na przychylność Wysokiej Komisji, gdyby opór materii z ochroną środowiska przeważał nad ochroną bezpieczeństwa, żeby ten problem przeszkód lotniczych, który od kilku lat się pojawia, w końcu rozwiązać.

Natomiast, co do pozostałych podnoszonych kwestii przez pana prezesa, czyli oznakowania przeszkód lotniczych i oświetlenia, jest przygotowane zapytanie do Departamentu Żeglugi Powietrznej, jak wygląda stan prac. Jak będziemy mieli jako kierownictwo odpowiedź, to też w tym temacie będziemy działać. A podsumowując, ten element związany z bezpieczeństwem czysto lotniczym, a nie z ochroną lotnictwa, który jest w raporcie, to mam wrażenie, że to jest właśnie to, o czym będziemy rozmawiali podczas drugiej części posiedzenia. Czyli taki zalążek systemu krajowego zarządzania bezpieczeństwem, że lokalizujemy zagrożenia – ten raport potwierdza, że takie zagrożenie jest, niespójność regulacji – i staramy się je usunąć, ale to już zostawiam na drugą część, jak przejdziemy do drugiego punktu porządku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy pan poseł Wojtkiewicz, tak? Bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Jeżeli można by było. Panie ministrze, dla mnie miarodajną i naprawdę bardzo istotną sprawą jest to, co dzisiaj mówi ten raport NIK, bo temu on służy – po to jest NIK. Ja rozumiem pana ministra, pan minister ma prawo się bronić, szukać różnych swoich argumentów. Nikt nie jest doskonały, ale w tym wszystkim, jeżeli jest raport, to trzeba szybko działać, żeby nie było takiej sytuacji, jak np. na tej sali. Widzicie państwo te wentylatory? One były w tamtym roku w zimie zatkane, dlatego że było bardzo zimno. W lecie, gdzie było bardzo gorąco wskazywałem na to, żeby to ściągnąć. Bezwładność tych władz całych jest tak duża, że dzisiaj do tej pory są i można to tłumaczyć: „po co było ściągać, będzie następna zima”. Ale dzisiaj też siedzimy i dzięki temu, że to jest zatkane, po prostu jest tu duchota. I ta duchota jest również u pana w ministerstwie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, otóż rzeczywiście co do wielu kwestii, które zostały poruszone w tym raporcie jest oczywiste, że trzeba natychmiast podjąć działania i takie

działania zostały podjęte, żeby stan rzeczy zmienić, mówiąc wprost naprawić. Oczywiście bulwersują – może przesadnie – w każdym razie irytują te akapity, które mówią m.in. właśnie o ochronie przyrody ponad ochroną życia ludzi, podróżnych w transporcie lotniczym. Chcę powiedzieć tak – doświadczenia pewnie mamy różne. Ja, pozwólcie, że udzielając sobie tutaj głosu, chociaż jako prowadzący powiem, że doświadczenia naprawdę są różne. Mam powody, żeby powiedzieć bardzo wyraźnie dziękuję m.in. za współpracę z jednostkami, instytucjami, które tutaj dzisiaj prezentowały swoje stanowisko. Rzecz jasna podziękowania otrzymał NIK, który rzeczowo przeprowadził kontrolę. Ja powiem także dziękuję, ponieważ kontrolowany odebrał tę kontrolę jako rzetelną, odzwierciedlającą stan faktyczny.

Jednak chciałbym podziękować PAŻP i ULC, bowiem mam także bardzo dobre doświadczenia, czyli współpracę przy założeniu i wybudowaniu regionalnego lotniska w Lublinie. Trzeba było podejmować decyzje trudne i dość szybko, także z usuwaniem niemałych powierzchni lasów. Chcę powiedzieć, że są dobre doświadczenia. Ja naprawdę nie rozumiem, dlaczego są kłopoty z usuwaniem drzew na podejściach do lotnisk. Jest to dla mnie niezrozumiałe. Resort środowiska naprawdę współpracował konstruktywnie i nie było problemu. Oczywiście odbyła się bardzo merytoryczna dyskusja i wzajemne przekonywanie się, że nie można inaczej, że trzeba było dokonać kompensacji itd., czyli z literą prawa trzeba było działać. Zatem dziękuję oczywiście Portom Lotniczym i resortowi infrastruktury w szczególności. W dniu 17 grudnia, po dwóch i pół roku działania jest uroczyste otwarcie i pierwszy start samolotu z lotniska w Lublinie. Zapraszam wszystkich na tę uroczystość.

Proszę mi wybaczyć ten wątek, ale naprawdę mam powód, żeby o tym powiedzieć, także dlatego, że z wieloma państwem rozpoczynałem prace tutaj w Komisji Infrastruktury jako poseł sprawozdawca, a także inicjator. Uczestniczyłem w pisaniu spec-ustawy lotniskowej i jest to powód do satysfakcji, bo oprócz wybudowanego lotniska regionalnego w Lublinie z tej ustawy skorzystało wiele portów lotniczych. Ogólnie rzecz ujmując, zgodnie z ustawą prawie wszyscy zarządzający lotniskami w Polsce. Dowody sympatii z tego tytułu otrzymywałem drogą mailową. Zatem, żeby już nie kontynuować – tutaj kolega mi podpowiada „dość prywaty". Nie, ja po prostu jako parlamentarzysta tutaj też pracuję kolejną kadencję, zatem jest to dobra okazja, żeby państwu wszystkim powiedzieć jeszcze raz bardzo dziękuję za współpracę niezależnie od tego, że ten port lotniczy w Lublinie rzeczywiście jest w moim regionie.

Proszę państwa, chciałbym zakończyć ten punkt dzisiejszego porządku, ale jeszcze pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, byłem zmuszony wyjść. Panie przewodniczący, nie imputuję panu żadnej prywaty. Ja się ani słowem nie odezwałem przecież tutaj, to jest po pierwsze.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ale ktoś mi tu kartkę podłożył.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

To nie ja, ja nie wiem, co to za kartka. Nie wiem, kto to napisał. Zaś, panie ministrze, przykro mi bardzo, że pomimo powagi tej debaty w dalszym ciągu deprecjonuje pan problem, pauperyzuje absolutnie. Zadałem pytanie kiedy, w jakim terminie zostaną zrealizowane zaległości, jeżeli chodzi o projekty ustaw i rozporządzenia, a pan odniósł się do protokołu, że protokół NIK nie określa terminu. Widać absolutną dezaprobatę wobec starań opozycji, ale to już jakby norma.

Zaś w odniesieniu do protestów po tej części pierwszego mojego wystąpienia, która tyczyła się ministra okresu międzywojnia. Drodzy państwo, proszę nie protestować, bo każdy minister okresu międzywojnia, gdyby organ kontrolny, jakim jest NIK ocenił go jako „nielegała" – nielegalnie funkcjonującego ministra – a jednocześnie prowadzącego bezprawne procedury, to taki minister jeżeliby mu to udowodniono, to robił to, co robił. Czasy się zmieniły, ludzie się zmienili, niestety jest inaczej.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Obyczaje się zmieniły.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Ludzie też.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, także jeszcze za ten wątek. Pewnie bylibyśmy bliżej, pewnie trzeba by było wystąpić do językoznawców, co oznacza w tym raporcie właśnie słowo używane wielokrotnie w różnych wątkach „legalnie". Dotykał tego problemu pan minister. Pewnie bardziej bym się skłaniał do tego, że jest to retoryka, a nie legalność władz – jest to w moim przekonaniu daleko idąca nadinterpretacja w ustach przewodniczącego Adamczyka.

Jeżeli państwo pozwolą, to ten pierwszy punkt, rozpatrzenie informacji NIK, zakończylibyśmy. Na temat Białej Księgi minister tutaj udzielił informacji, dostaliśmy potwierdzenie na piśmie. Oczywiście przekażę sugestię panu przewodniczącemu Zbigniewowi Rynasiewiczowi. Myślę, że prezydium Komisji w tej sprawie podejmie decyzję. Jestem przekonany, że jeżeli nie na najbliższym posiedzeniu, to pewnie w pierwszym kwartale przyszłego roku takie posiedzenie będzie miało miejsce. Jeszcze raz bardzo dziękuję.

Przechodzimy do punktu drugiego – rozpatrzenie projektu dezyderatu w sprawie wdrożenia Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. Projekt tego dezyderatu został napisany w następstwie posiedzenia Komisji w dniu 23 października 2012 r. i jego kształt odzwierciedla oczekiwania, mogę to odpowiedzialnie powiedzieć, wszystkich zainteresowanych stron politycznych tutaj w Komisji Infrastruktury. Zapytam czy ktoś z państwa, bo wszyscy dostaliście projekt na piśmie i macie przed sobą, do kształtu tego dezyderatu ma jakieś uwagi? Jeżeli są, to bardzo proszę. Nie słyszę.

Jeżeli zatem nie usłyszę sprzeciwu, to przyjmę, że Komisja Infrastruktury uchwaliła dezyderat w sprawie wdrożenia Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym w kształcie zaprezentowanym na piśmie w dniu dzisiejszym. Sprzeciwu nie słyszę, zatem Komisja podjęła w tej sprawie uchwałę.

Czy ktoś z państwa chciał zabrać jeszcze głos? Nie. Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję wszystkim za udział w posiedzeniu i merytoryczną dyskusję.